

Doordacht parkeerbeleid: sleutel voor vlotte doorstroming van trams en bussen

Goede praktijken voor een duurzame OV-doorstroming

LUC DESMEDT (REIZIGERSBOND), JOHAN DE MOL (UNIVERSITEIT GENT, REIZIGERSBOND), MARC BROECKAERT (REIZIGERSBOND), ETIENNE VAN DAELE (REIZIGERSBOND), DIRK CLAES (REIZIGERSBOND)

Een goede organisatie van het gemeentelijke parkeerbeleid is één van de belangrijkste sleutels voor de vlotte doorstroming van tram en bus. De herinrichting van smalle straten biedt de kans om aan het openbaar vervoer en de zwakke weggebruikers veiligheid, comfort en voorrang toe te kennen. De goedbedoelde, systematische versmalling van rijwegen in woonwijken mag echter niet leiden tot het onmogelijk maken van zinvolle routes voor fijnmazig lijnbusverkeer. Té smal heringerichte rijwegen sluiten uitgestrekte woonwijken uit van bediening door lijnbusverkeer. In een eerder artikel in *Verkeersspecialist*¹ belichtten we de kansen voor een vlottere doorstroming van het openbaar vervoer (OV) dankzij impliciete verkeerstechnieken. In deze bijdrage bespreken wij enkele goede praktijken van gemeentelijke wegbeheerders die een duurzame OV-doorstroming beogen.

Goede doorstroming definiëren wij als: OV dat niet onnodig moet stoppen of vertraakt op verzadigde wegen en kruispunten. Kortom, OV dat uitsluitend stopt op haltes. OV-doorstromingshinder heeft een kost terwijl OV-doorstromingsfaciliteiten baten én extra OV-reizigers opleveren. Een voorbeeld: in 1987, tijdens het functioneren van het Gentse 'lussenplan', de voorloper van het Circulatieplan, werden op weekdagen ongeveer 20% meer tram- en busreizigers geteld, terwijl de gebruikelijke OV-vertragingen voor 75% werden weggewerkt. Na de introductie van het Circulatieplan in 2017 steeg het aantal OV-reizigers in Gent met ongeveer 15%, bij een gelijkgebleven Lijnaanbod.

BERN: PARKEERBELEID EN OV-AANBOD GAAN HAND IN HAND

De sleutel voor het verkeersbeleid en het beïnvloeden van de vervoerwijzekeuze ligt hoofdzakelijk in het parkeerbeleid. Een doordachte parkeerplanning creëert de basis voor het reduceren en begrenzen van het individuele gemotoriseerde wegver-

keer. In de Zwitserse hoofdstad Bern werd sinds de jaren '60 fasegewijs meer dan 30.000 m² verkeersruimte aan het individuele autoverkeer onttrokken. Deze aanpak leidde tot een sterke vermindering van het gemotoriseerde wegverkeer in de binnenstad en op de invalswegen. Door het bewust verminderde aanbod aan openbare parkeerplaatsen in de binnenstad is een groot deel van de forensen en van het winkelend publiek aangewezen op het OV om het ruime stadscentrum te bereiken. De parkeerdruk van 'uitgeweken' wagens van forensen in de wijken rond dit ruime stadscentrum werd verlicht door de geleidelijke vermindering van het aantal parkeerplaatsen met 10.000 eenheden en door het veralgemenen van het bewonersparkeren.

ROL ONTSLUITENDE BUS IN PERIFERIE

Ter compensatie van de geschrapte openbare parkeerplaatsen in Bern werden enerzijds nieuwe buslijnen ingesteld die de woonwijken in de ruime periferie van de stad fijnmazig ontsluiten en aantakken op het spoor- en tramnet. Ook werd een tramlijn verlengd naar een nieuwbouwwijk toen amper vijf van de duizend appartementen al bewoond werden. Anderzijds werd het aantal Parkeer- en Reisplaatsen (P+R) nabij treinstations en tramhaltes fors verhoogd. De gelijktijdige vermindering van het aantal openbare parkeermogelijkheden in de binnenstad bepaalt het P+R-succes. Resultaat: al in de jaren '80 nam het OV 75% van de gemotoriseerde verplaatsingen in de binnenstad van Bern voor zijn rekening.²

Ook in Vlaanderen gaat de heraanleg van veel - in de jaren 1950-70 nog op maat van de auto ingerichte - straten in de binnensteden in deze richting. Voorbeelden zijn de in 2019 aangevatte heraanleg van de cluster Bagattenstraat in Gent, nabij het kunstencentrum De Vooruit, evenals de goedgekeurde heraanleg van de straten nabij het voormalige Dienstencentrum in Gentbrugge, vlakbij het E17-viaduct. Naast de onontkoombare vervanging van de rioleringen is het doel: ontharding, vergroening, hogere verkeersveiligheid en aangenamere verblijfsomgeving. Middelen zijn onder meer bredere trottoirs en vermindering van het aantal openbare parkeerplaatsen langs de versmalde rijweg. De rijweg blijft wel voldoende breed voor het lijnbusverkeer.

¹ M. Broeckaert, J. De Mol, L. Desmedt, "Vlottere doorstroming dankzij impliciete verkeerstechniek", in *Verkeersspecialist* nr. 247, juni 2018, p. 12-14.

² G. Dinichert, "Welke toekomst voor het stadsvervoer in Bern?", in *Ghent Traffic, verslagboek colloquium*, 1989.



Foto: unsplash.com

Bern: veel ruimte voor zachte weggebruikers, mogelijkheid om te laden en lossen, weinig autoparkeerplaatsen. Ondertussen kan het tramverkeer vlot doorstromen.

OV-ROUTES VERSUS LANGSPARKEREN

Sinds de tramrenaissance in de jaren '80 richten de wegbeheerders in Frankrijk langs nieuwe tramroutes geen rechtstreeks naast de sporen gesitueerde langspaarkeerplaatsen meer in. Verkeersassen met 2 rijstroken per rijrichting worden heringericht in aantrekkelijke lanen met een 'groene' trambedding en één rijstrook per rijrichting. In principe geldt er zone 30. De schaarser aangeboden langspaarkeerplaatsen, tussen nieuw aangeplante bomen, bevinden zich naast de enige resterende autorijstrook. De tijdrovende parkeer manoeuvres hinderen het tramverkeer niet.

BUURTPARKINGS VERVANGEN LANGSPARKEREN

Bij de herinrichting van de traditionele invalsstraten kan de wegbeheerder kiezen om de geschrapte parkeerplaatsen te compenseren door het aanleggen van buurtparkings op wandelafstand. Dit gebeurde onder meer in 2016 in Zwijnaarde, bij de aanleg van tramlijn 2, en in Grenoble, in 1987, naar aanleiding van de heropstart van het trambedrijf. Immers, bij de (her)introduktie van tramroutes door nauwe straten – zeker bij straten met een uitgesproken commerciële functie – moet de wegbeheerder kiezen. Alle gewenste functies binnen een smal dwarsprofiel combineren geeft geen enkele weggebruiker voldoening. Door het al maar breder worden van de personenwagens

en het niet vertrouwd zijn van veel autobestuurders met het gabariet van tram of bus, ondervinden de voertuigen van De Lijn en de MIVB de jongste decennia almaar meer hinder.

VERHOOGDE LANGSPARKEERPLAATSEN

Daar waar de aanleg van buurtparkings niet haalbaar bleek en waar het autodelen nog geen grote reductie van de parkeerdruk tot gevolg heeft, is een compromis bespreekbaar. Bij de herinrichting van de Gebroeders De Smetstraat in Gent, in 2001-2002, koos de wegbeheerder om de afgebakende parkeerplaatsen en het naastliggende trottoir op hetzelfde niveau te brengen, enkele centimeter hoger dan de rijweg. De passerende trams



Foto: vzw Reizigersbond

Dijon: geen langsparkeren toegestaan vlak naast de tramsporen.

ondervinden daar geen hinder meer van onoordeelkundig gestationeerde voertuigen. De in 2022-2023 geplande heraanleg van de Coupure Rechts in Gent voorziet in een gelijkwaardige aanpak. Bedoeling is de daar dagelijks door het tramverkeer ondervonden hinder wegens onoordeelkundig geparkeerde voertuigen definitief uit te sluiten. De geplande halvering van het aantal parkeerplaatsen in het heringerichte deel van de Coupure Rechts zal mogelijk leiden tot het instellen van bewonersparkeren.

TERRASSEN VERVANGEN PARKEERPLAATSEN

In andere nauwe straten is een tram- én horecavriendelijke herinrichting denkbaar. Voorbeeld is de gedeeltelijke herinrichting van de Sleepstraat in Gent: de in 1992 aangelegde, smalle langspaarkeerplaatsen – oorzaak van recurrente hinder – werden in 2020 omgevormd tot een riante terrasstrook voor restaurants, vervolledigd met een laad- en losplaats nabij het kruispunt Sluizeken. Op wandelafstand – geringer dan naar de eerstvolgende tramhalte – werd in compenserende parkeerplaatsen voorzien.

BEWONERSPARKEREN

Bijkomend kan de wegbeheerder in smalle woonstraten met tram- of busverkeer het gebruik van de parkeerstrook voorbehouden voor de bewoners. Sinds in 2016 het bewonersparke-



Foto: vzw Reizigersbond

Gebroeders De Smetsstraat, Gent: de afgebakende parkeerplaatsen en het naastliggende trottoir liggen op hetzelfde niveau, enkele centimeter hoger dan de rijweg. Daardoor ondervinden trams geen hinder van onoordeelkundig gestationeerde voertuigen.

ren in de Poperingestraat in Gent werd ingesteld, daalde het aantal genoteerde gevallen van hinderlijk stationeren en langdurige tramonderbrekingen er significant. De bewoners parkeren hun auto immers oordeelkundig.

VOORRANG VOOR VOETGANGER, FIETSER EN TRAM SAMEN

De in april 2021 aangevatte heraanleg van de Jozef Vervaeenestraat, een smalle woonstraat in Ledeberg, voorziet in de schrapping van een dertigtal langspaarkeerplaatsen ten voordele van comfortabele trottoirs en fietsstroken, en een rijweg met tram-



Foto: vzw Reizigersbond

Sleepstraat, Gent: restauranttafels vervangen te smalle, hinderlijke langspaarkeerplaatsen.



Foto: vzw Reizigersbond

Kortrijksepoortstraat, Gent: het door een pakjesbezorger onoplettend geopend portier heeft de tramdeuren zwaar beschadigd. Lijn 1 stadinwaarts werd 20 minuten onderbroken.

sporen richting Gentbrugge Moscou (P+R). De voorheen frequent vastgestelde hinder van onoordeelkundig gestationeerde voertuigen zal daar niet meer voorvallen.

ALOUDE INVALSSTRATEN HERINRICHTEN

De OV-doorstromingsvriendelijke herinrichting van historische in- en uitvalsstraten vormt een uitdaging op zich. Voorbeeld: de 800 meter lange, commerciële as Nederkoeter-Kortrijksepoortstraat, tussen de stadsrondweg R40 en het Gentse stadshart (de Kuip). Sinds de heraanleg van deze smalle winkelas in 1989-1990 evolueert de verblijfskwaliteit er negatief. Op vele plaatsen zijn de trottoirs niet eens 1,50 m breed: voetgangers kunnen elkaar nauwelijks kruisen. Het tramverkeer ondervindt constant hinder van het gebruik van de langspaarkeerplaatsen door nonchalant gestationeerde én door manoeuvrerende voertuigen, vooral bij het inparkeren. Dagelijks moeten trambestuurders hun stuurpost verlaten om een slordig gestationeerde (brom)fiets eigenhandig uit het tramgabit te verwijderen. Courant is de 'manuele doorstromingshulp': middels gebaren een collega-trambestuurder in de tegenrichting bijstaan om - veilig, stapvoets en op millimeterafstand - voorbij een onoordeelkundig gestationeerd voertuig te kunnen rijden, zonder een achteruitkijkspiegel of het koetswerk te beschadigen. Door de langdurige stilstand van de 'helpende' tram richting Flanders Expo wordt de OV-doorstroming in beide richtingen gehinderd. Daarenboven leidt onachtzaam individueel parkeergedrag tot fileopbouw van achteropkomend gemotoriseerd verkeer tot aan het kruispunt met de R40. De verklaring voor de door De Lijn geregistreerde lage commerciële snelheid op dit lijngedeelte tussen stadshart en Sint-Pietersstation ligt vooral bij het nonchalante parkeergedrag én

bij het stopzetten van het toeritdoseringssysteem³. Bij de na 2024 geplande heraanleg van de as Kortrijksepoortstraat-Nederkoeter zal het langsparkeren er idealiter moeten worden beperkt tot het laden/lossen (ook door gemotoriseerde koeriers voor pakjesdiensten) evenals tot de voertuigen van geregistreerde ambachtslui⁴ die occasioneel in panden in deze straten zelf aan de slag zijn. Bewoners langs deze invalsas die niet over een inpandige parkeerplaats beschikken, zouden bij voorkeur moeten worden verwezen naar andere parkeerruimtes (bij voorkeur ondergronds). Ook (winkel)bezoekers kunnen daar terecht, ofwel in de op wandelafstand gesitueerde openbare parkeergarages ofwel op de Parkeer- en Reisparking Flanders Expo, nabij de eindhalte van de tramlijn.

THUISLEVERINGEN: STEEDS MEER HINDERLIJK STILSTAANDE VOERTUIGEN

De Wegcode⁵ schrijft in artikel 12.1 voor dat de overige weggebruikers voorrang moeten verlenen aan de spoorvoertuigen (trams) en zich zo snel mogelijk van de sporen moeten verwijderen. In de praktijk gebeurt dit vaak niet. De sinds 2020 flink toegenomen thuisleveringen van pakjes door gemotoriseerde koeriers resulteren in stijgende hinder voor zowel het tramverkeer als voor alle overige weggebruikers. Door de hoge werkdruk kiezen deze koeriers gemakshalve voor een 'korte' stil-

³ Patty Delanghe, "Toeritdosering loodst trams sneller naar het centrum", in *Verkeersspecialist* nr. 188, juli 2012, p. 26-27.

⁴ Klassiek leveren bestelwagens het meest problemen op. Bestelwagens passen niet in de voorziene parkeerruimte waardoor vooral tram maar ook bus gehinderd worden.

⁵ Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

stand met hun bestelwagen op de tramsporen of op het trottoir, zelfs wanneer vlakbij hun leveringsadres een vrije stationeerruimte beschikbaar is. Ook een 'kortstondig' oponthoud door een hinderlijk stilstaande bestelwagen vergt voor de achteropkomende tram of bus meer wachttijd dan de 15 tot 20 seconden, nodig om reizigers veilig aan een halte te laten in- en uitstappen.

Oplossingen voor dit hinderend laden/lossen kunnen gevormd worden door in straten laad- en losplaatsen te voorzien en te handhaven. Meer fundamentele, structurele oplossingen zouden kunnen zijn om strikte tijdsvensters voor leveringen te voorzien. Dit betekent concreet dat leveringen door pakjesdiensten enorm worden beperkt. Veel beter lijkt het om, zoals in steeds meer steden wordt toegepast, de verdeling uit te voeren via een distributiecentrum. Dit heeft het voordeel dat hierdoor andere modi - die geen doorstromingshinder of andere veiligheidshinder veroorzaken - kunnen worden ingezet. Daarbij kan gedacht worden aan vervoer te water, leveren met kleine elektrische voertuigen, cargobikes, fietsen, enz. Het moet immers toch duidelijk zijn dat de hinder door e-commerce verder de druk op het verkeer en de leefbaarheid zal blijven verhogen. Alternatieve stadsdistributie zal hier de oplossing moeten bieden.

LEGAAL RIJWEGPARKEREN HINDERT VLOTTE DOORGANG LIJNBUS

Het legaal stationeren op rijwegen met lijnbusverkeer geeft aanleiding tot repetitief oponthoud. In juli 2016 schrapte De Lijn in Gent tientallen bushaltes "voor een betere regelmaat en stiptheid", vooral op lijnsecties in de deelgemeenten. De busgebruikers werden niet geraadpleegd. In veel gevallen vergrootte de 'nieuwe' wandelafstand fors van de woning-metgarage naar de voortaan meest nabijgelegen halte. Gevolg: veel klanten verkozen hun auto en de busbezetting nam af. Anno 2021 wordt de stiptheid op deze buslijnsecties nog steeds verstoord. Voorbeeld: de Groenstraat in Oostakker. De rijbaankussens nabij de geschrapte halte hinderen de lijnbus niet. Wel moet de bus dagelijks, wegens één enkele - in dezelfde richting (legaal) op de rijweg gestationeerde - auto wachten totdat het tegenliggende wegverkeer voorbij is gereden. Deze verplichte wachttijd van de bus overtreft de stilstandtijd, nodig voor het in- en uitstappen van reizigers aan de geschrapte halte langs de Groenstraat.

OV-DOORSTROMING OVER HELE LIJNLENGTE

Sinds de jaren 1950 - sterke toename van het autobezit, omvorming van eigen trambanen naar bijkomende rijstroken én vervanging van de meeste tramlijnen door buslijnen - kwam het (voor)stedelijke OV in de greep van het gemotoriseerde privé-wegverkeer. Lokale infrastructuur- en/of circulatiemaatregelen bij de grotere knelpunten volstaan niet om de regelmatige OV-doorstroming te verzekeren. Er is nood aan een samenhangende



Foto: vzw Reizigersbond

Oostakker, Groenstraat: langsparkeren is er toegelaten waardoor de bus op veel plaatsen achter geparkeerde auto's moet wachten totdat het tegenliggende wegverkeer voorbij is gereden.

totaalaanpak voor de optimalisering van de doorstroming van volledige lijnen.

Voorbeeld: in Antwerpen ondervinden de trams op lijn 12 Centraal Station - Sportpaleis hinder door stilstaand gemotoriseerd verkeer op de rails. De reizigers ondervinden minutenlange vertraging aan beide uiteinden van de tramlijn evenals onderweg, door het ongeordende laden en lossen en door té dicht naast de sporen gestationeerde voertuigen. Daarentegen verloopt de toegang voor de tram tot de halte op het De Coninckplein vlot, dankzij verzinkbare, autowerende paaltjes. Resultaat: een constant ontregelde, onbetrouwbare tramdienst.

VERSMALDE STRATEN KUNNEN DOORGANG BUS ONMOGELIJK MAKEN

De jongste decennia werd de rijweg van veel (woon)straten versmald, met het oog op verkeersveiligheid en ontharding. Cruciaal aandachtspunt is echter dat het bestaande lijnbusverkeer niet onmogelijk wordt gemaakt. Een schoolvoorbeeld van hoe het niet moet is de geplande herinrichting van de Goedlevestraat te Oostakker. De ontwerpplannen gaan uit van een tot 5,50 meter versmalde rijweg. Gevolg: lijnbussen (met linkerbuitenspiegel: 2,80 m breed) zouden er elkaar niet eens meer kunnen kruisen zonder op het trottoir te rijden. Achtergrond is het OV-plan 2022, dat uitgaat van de door De Lijn besliste schrapping van het lijnbusverkeer dat al ruim 60 jaar de dichtbewoonde residentiële wijken Zingemkouter-Vogelzang-Kouterbos nabij de spoorlijnzate Gent-Antwerpen fijnmazig ontsluit. Deze busontsluiting gebeurt in 2021 nog op veel kortere wandelafstand naar de halte dan door de verbindende buslijnen die de in 1959 opgeheven voorstedelijke tramlijnen naar Lochristi en Oostakker vervangen en blijven verlopen over de invalswegen aan de rand van de wijken.

AANDACHT VOOR OV-DOORTOCHT IN CIRCULATIE- EN HERINRICHTINGSPLANNEN

Na protest van de pas na de definitieve vaststelling van het OV-plan over de gevolgen ervan ingelicht geraakte buurtbewo-

Foto: vzw Reizigersbond



Antwerpen, Van Wessenbekestraat (vlakbij station Antwerpen Centraal): trams staan aan te schuiven achter een lange rij auto's.

ners verklaarde het Gentse stadsbestuur zich in april 2021 bereid om de ontwerpplannen te herzien. Bedoeling: nog enig ontsluitend lijnbusverkeer door de wijken te kunnen behouden. Dit

voorbeeld illustreert het fundamentele belang om, bij het opstellen van wijkcirculatieplannen en herinrichtingsplannen om rijwegen te versmallen, toekomstbewust te kiezen voor dwarsprofielen die het behouden - of ooit herstellen - van lijnbusverkeer mogelijk maken. Deze keuze komt de lokale wegbeheerder toe, onafhankelijk van de door de jaren heen wisselende inzichten van de Vlaamse overheid betreffende de ontsluitende bediening van woonwijken door lijnbussen.

Indien het bewust openhouden van bestaande of toekomstige lijnbusroutes wordt veronachtzaamd en het gekozen dwarsprofiel in alle veilig heringerichte straten in een wijk eender welk lijnbusverkeer voortaan onmogelijk maakt, riskeren duizenden buurtbewoners dat lijnbussen gedurende decennia gewoonweg niet meer in 'hun' uitgestrekte woonwijk zullen kunnen rijden.

Als gevolg zouden vervoersarmoede én autogebruik er onrechtstreeks toenemen, ook al gaat dat in tegen de ambitie van de circulatieplannen.

Trefwoorden: beleid (lokaal), bus, circulatieplan, De Lijn, doorstroming, infrastructuur, openbaar vervoer, parkeren, tram, weginrichting.

Kort

FIETSBELEID

Fietsberaad Vlaanderen krijgt positieve evaluatie

Fietsberaad Vlaanderen startte in 2014 als kenniscentrum voor het fietsbeleid voor een proefperiode van twee jaar. Nadien werd afgesproken dat de werking elke vijf jaar geëvalueerd zou worden. Dit voorjaar werd de evaluatie afgerond. Uit het rapport blijkt dat het kenniscentrum breed bekend is en geapprecieerd wordt door alle stakeholders in het fietsbeleid. De producten en onderzoeken die Fietsberaad Vlaanderen aflevert, worden als hoogstaand bestempeld. Het kenniscentrum is er ook in geslaagd het draagvlak voor fietsbeleid op het lokale niveau te versterken en bij te dragen tot de professionalisering ervan bij lokale besturen. Zelf ervaart Fietsberaad Vlaanderen dat de groei in fietsinvesteringen en het aantal adviesvragen de behoefte aan meer gespecialiseerde kennis sterk doet toenemen. Het rapport beveelt aan om de onderzoeksagenda meer in te passen in de behoeften van het beleid, maar ook voldoende kansen te laten om het Vlaamse beleid bottom-up te voeden en vanuit kennis een onafhankelijke rol te spelen. Er wordt ook aanbevolen een lerend netwerk op te zetten en boodschappen en lessen uit bestaand onderzoek voldoende te herhalen (bijv. via webinars) en goed af te stemmen met het project 'De Grote Versnelling'. In overleg met het kabinet van minister voor Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters en het Departement



Mobiliteit en Openbare Werken wordt nu gewerkt aan een nieuwe samenwerkingsovereenkomst voor de komende vijf jaar.

➔ www.fietsberaad.be

FIETSBELEID

'De Grote Versnelling' wil samenwerking en kennisuitwisseling bij fietsprojecten stimuleren

In april werd De Grote Versnelling gelanceerd, een samenwerkingsverband dat het fietsbeleid in Vlaanderen wil versnellen en verdiepen via het afsluiten van fietsdeals tussen overheden, bedrijven, scholen, verenigingen, kennisinstellingen en andere stakeholders. Fietsdeals zijn praktische oplossingen, slimme ingrepen of wervende campagnes om het fietsen te stimuleren. Er zijn fietsdeals mogelijk binnen vier thema's: sensibilisatie, verkeersveiligheid, netwerken/infrastructuur en knooppunten/multimodale hubs. De Grote Versnelling heeft zelf geen subsidiebudget om te verdelen, maar zet zich in om de juiste partners en kennis bij elkaar te brengen. Door samen te werken kunnen er projecten kwaliteitsvoller en kostenefficiënter gerealiseerd worden. "Via samenwerking kunnen we een grote versnelling inzetten om onze fietsinfrastructuur te verbeteren. Dit met één doel voorop: een echte schaa sprong maken op vlak van fietsbeleid en bij iedereen een fietsreflex creëren", aldus minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters.

➔ www.degroteversnelling.be

